



SRB-Nr. 366

Gemeinderäte Stefan Geiges, Michael Hodel und Andreas Elliker; Motion betreffend „Konzept für eine Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 17. September 2014 reichten die Gemeinderäte Stefan Geiges, Michael Hodel und Andreas Elliker eine von 13 Ratsmitgliedern unterzeichnete Motion nach Art. 43 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

A. Vorgeschichte

Vor ca. 6 Jahren wurde bereits eine Motion von Stefan Geiges zu diesem Thema eingereicht. Zum besseren Verständnis der Vorgeschichte werden deshalb Auszüge der damaligen Antwort des Stadtrats vom 17. März 2009 (*kursiv*) der Beantwortung vorangestellt.

Erwägungen

Die folgende Tabelle zeigt Vor- und Nachteile eines Einbahnstrassenkonzeptes:

Einbahnsystem im Allgemeinen

<i>Vorteile</i>	<i>Nachteile</i>
<i>Besserer Verkehrsfluss</i>	<i>Mehrkilometer durch die sich ergebenden Umwegfahrten, verbunden mit einem daraus entstehenden Mehrverkehr</i>
<i>Einfachere Ausbildung der Knoten</i>	<i>Ausweichverkehr in Quartiere (Schleichverkehr)</i>
<i>Platzgewinn auf Strassen, wo der ÖV infolge der Linienführung nicht auf einen Betrieb im Gegenverkehr angewiesen ist</i>	<i>Höheres Geschwindigkeitsniveau weil kein Gegenverkehr</i>
<i>Weniger Kreuzungsstellen, ergibt eine Reduktion der Kollisionsgefahr</i>	<i>Bauliche Anpassung bestehender Kreuzungen</i>
<i>Einbahnverkehr auch auf Kantonsstrassen grundsätzlich möglich</i>	<i>Orientierungsprobleme bei Ortsunkundigen</i>

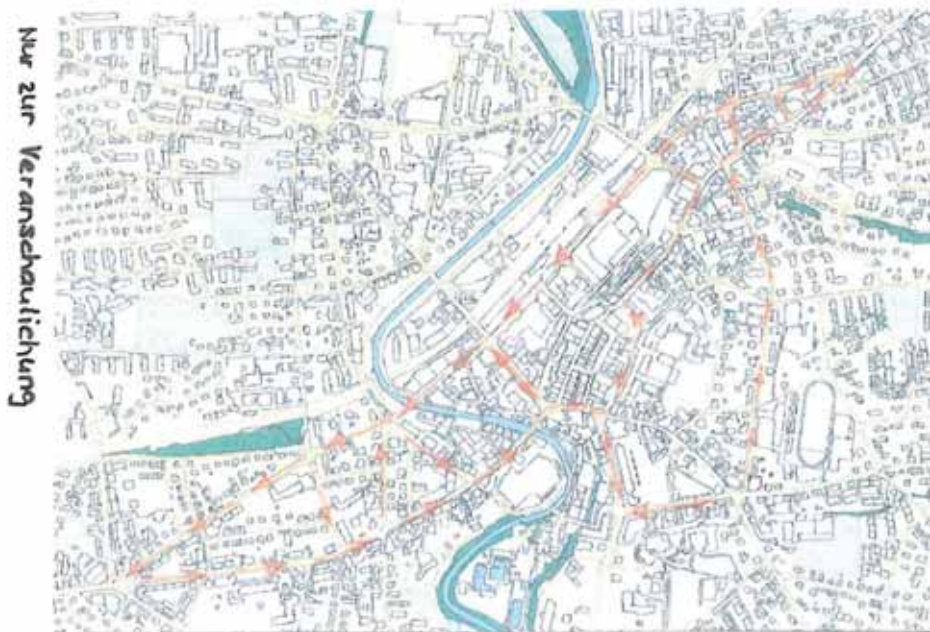
Antrag des Stadtrates

Der Stadtrat beantragt die Motion als nicht erheblich zu erklären, weil eine Einbahnlösung zum jetzigen Zeitpunkt den Verkehrsrichtplan mit Sicherheit präjudizieren würde. Der Stadtrat ist aber bereit und sichert zu, im Rahmen des Verkehrsrichtplans eine Einbahnlösung detailliert und vertieft zu prüfen. Die Beantwortung erfolgt unabhängig der Frage, ob es sich formell überhaupt um eine Motion handelt.

Schlussbemerkungen

Der Stadtrat anerkennt, dass infolge der Verkehrssituation in Frauenfeld rasche, neben den längerfristigen Massnahmen wie einer allfälligen Entlastungsstrasse, auch kurzfristige Lösungen zu suchen sind.

Zur Veranschaulichung legte der Motionär folgenden Plan (2008) bei:



Die Motion wurde am 15. April 2009 durch den Gemeinderat als nicht erheblich erklärt.

B. Abklärungen des Einbahnkonzeptes im Rahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr (2011)

Im Rahmen des 2011 genehmigten Richtplans Siedlung und Verkehr wurden mehrere Einbahnvarianten geprüft. Die Variante 1c entspricht dem Konzept der Motion ‚Geiges‘ von 2008. Die Abklärungen (auch von kleinen Änderungen des Konzepts, welche zur Untervariante 1c+ führten) erfolgten in Absprache mit dem damaligen Motionär Stefan Geiges. Die folgenden Untersuchungen zum Einbahnkonzept sind im Richtplan öffentlich zugänglich festgehalten (siehe http://www.frauenfeld.ch/documents/Erlaeuterungen_Verkehr_110628.pdf):

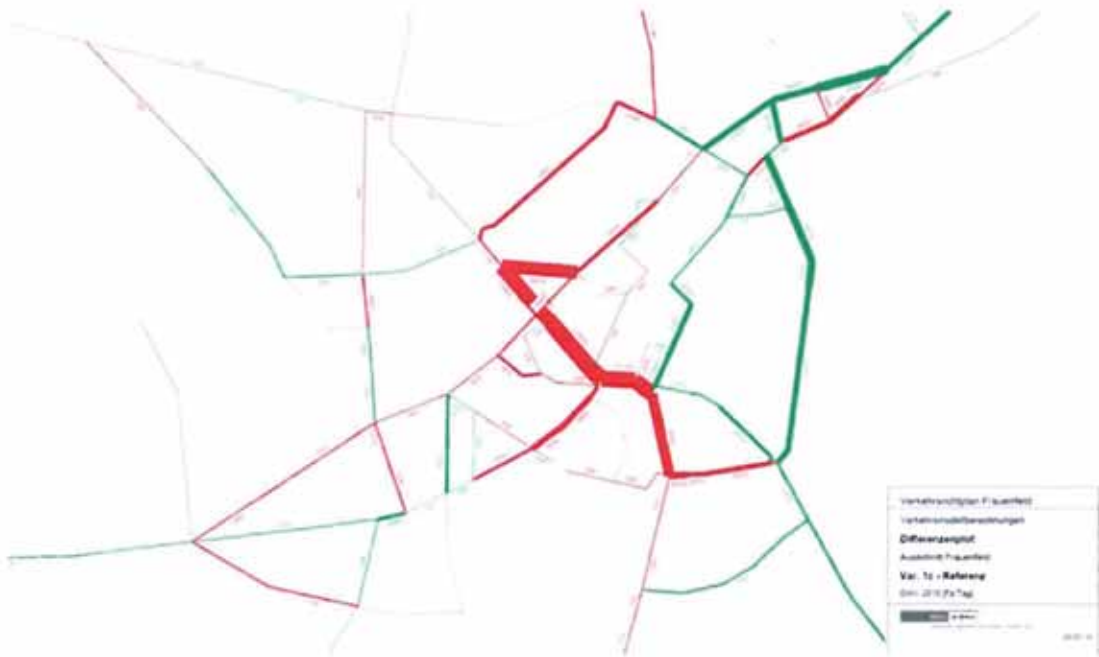
Variante 1c

Die Variante 1c sieht eine grossräumige Einbahnlösung vor, welche neben den Strassen im unmittelbaren Zentrum auch die Bahnhofstrasse mit einbezieht. Die Einbahnführung betrifft Ringstrasse und Vorstadt in Richtung Nordosten sowie die Bahnhofstrasse Richtung Westen. In der Rheinstrasse sowie am Rathausplatz ist Gegenverkehr vorgesehen.



Abbildung 40
Übersicht Variante 1c

Die Verkehrsverlagerung wurde mit dem Verkehrsmodell berechnet.



Die grossräumige Einbahnlösung hat folgende Auswirkungen:

- Entlastung Ringstrasse: -3'500 Mfz/Tag
- Mehrbelastung Rathausplatz: +11'000 Mfz/Tag
- Mehrbelastung Zürcherstrasse West: +4'000 Mfz/Tag
- in Strassen mit öffentlichem Verkehr kaum Gestaltungsspielraum
- massive Umwegfahrten
- Nutzen in der Bahnhofstrasse fraglich

17
z)

Variante 1c+

Die Variante 1c+ entspricht weitgehend der Variante 1c, ausser das auf dem Rathausplatz sowie der Rheinstrasse ebenfalls Einbahn vorgesehen ist.

Die Verkehrswirkung der Variante wurde mit dem Verkehrsmodell berechnet.

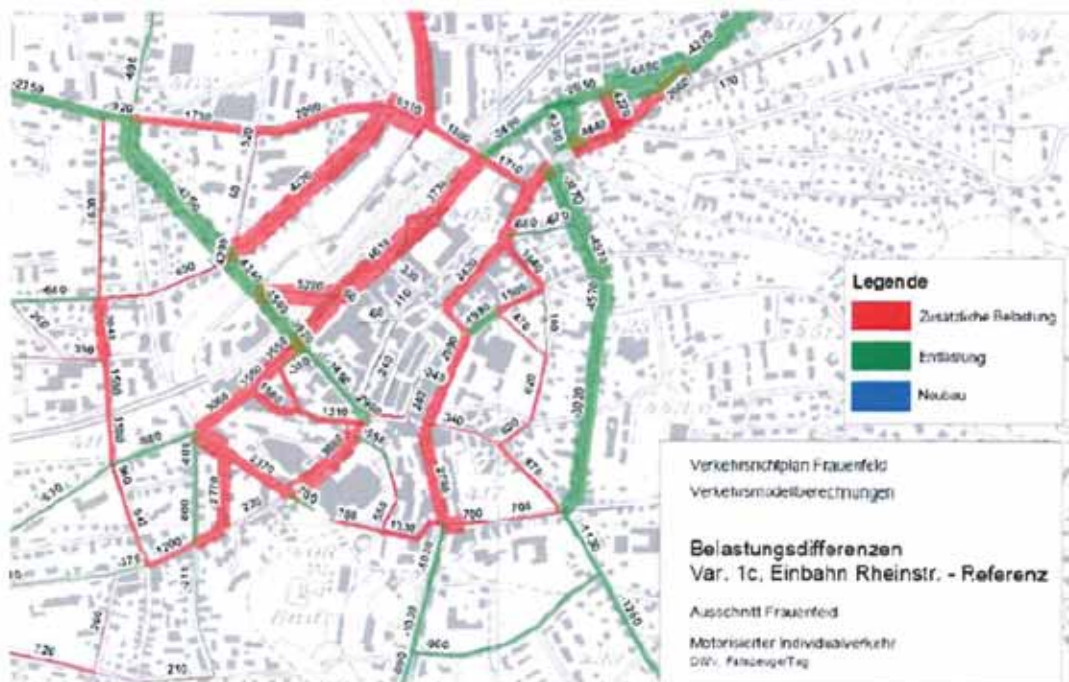


Abbildung 42
Differenzplot der Variante 1c+ (Einbahn Rathausplatz)

Die Variante hat folgende Auswirkungen:

- Entlastung Ringstrasse: -3'-4'000 Mfz/Tag
- Mehrbelastung Vorstadt: +2'500 Mfz/Tag
- Mehrbelastung zentrale Bahnhofstrasse: +3'500-4'500 Mfz/Tag
- kein Handlungsspielraum in Strassen mit öffentlichem Verkehr
- erhebliche Umwegfahrten

Im Richtplan wurden diese beiden Varianten folgendermassen gewertet:

Auch die **Variante 1c und 1c+** führen zu einer Mehrbelastung des Postkreisel, sodass sich die heutigen Stauerscheinungen sich verschärfen. Darüber hinaus verursachen diese Varianten erhebliche Umwegfahrten und der Nutzen einer Einbahnlösung in der Bahnhofstrasse ist zu hinterfragen.

Die Möglichkeit einer Einbahnlösung gemäss der Variante 1b ist allenfalls im Zusammenhang mit einer Umfahrungsstrasse zu prüfen.

Einbahnlösungen stellen keine dauerhafte Lösung für die Verkehrsprobleme in der Innenstadt von Frauenfeld dar. Als kurzfristig umsetzbare Zwischenlösung kommen sie auch nicht in Betracht, da sie zu Mehrbelastungen von heute schon überlasteten Knoten führen und somit die heutigen Probleme verschärfen. Allenfalls ist eine Einbahnlösung gemäss der Variante 1b im Zusammenhang mit der Stadtentlastung nochmals zu prüfen.

Bemerkung: Bei der Variante 1c+ wurden Rheinstrasse und Rathausplatz mit Einbahn in Fahrtrichtung Holdertor gerechnet.

C. Heutige Situation

Ausgangslage

Bei den betroffenen Strassen handelt es sich grösstenteils um Kantonsstrassen. Der Stadtrat kann deshalb nicht abschliessend über Massnahmen auf diesen Strassenabschnitten entscheiden und verfügt lediglich über das Antragsrecht beim Kanton, resp. Departement für Bau und Umwelt.

Die Ausgangslage gegenüber der Richtplanerarbeitung hat sich insofern verändert, dass zum heutigen Zeitpunkt nicht mit einer baldigen Umsetzung der weiträumigen Stadtentlastung, welche im Richtplan Siedlung und Verkehr festgeschrieben wurde, gerechnet werden kann. Vor diesem Hintergrund macht es Sinn, nach anderen kurzfristig umsetzbaren Lösungen im Bereich des innerstädtischen Verkehrs zu suchen. Ein Einbahnsystem ist eine Möglichkeit. Der Stadtrat hat mit der geplanten Einbahnführung in der Vorstadt diese Möglichkeit erkannt und die Bereitschaft zur Umsetzung von kurzfristigen Lösungen signalisiert. Da Eingriffe in das bestehende Verkehrssystem sensibel sind, soll vorerst ein einjähriger Versuchsbetrieb Klarheit über die Auswirkungen schaffen. Um den Nutzen beurteilen zu können, soll dieser Versuch mit einer Wirkungsanalyse begleitet werden.

Erwägungen

Um den finanziellen Aufwand im Rahmen des 2011 verabschiedeten Richtplans Siedlung und Verkehr in Grenzen zu halten, wurden damals die Verkehrsmodellberechnungen auf die Hauptachsen beschränkt. Die Berechnungen beruhten auf den damals aktuellen Verkehrszahlen. Der zu erwartende Ausweichverkehr in die Quartiere oder auch die effektiv gefahrenen Mehrkilometer sowie weitere Vor- und Nachteile eines Einbahnkonzepts wurden nicht abschliessend untersucht. Auch baulich notwendige Anpassungen an den bestehenden Infrastrukturen wurden im Richtplan nicht geklärt.

Diese Punkte gegenüber dem Richtplan Siedlung und Verkehr (siehe Kapitel B) noch vertiefter zu untersuchen, kann deshalb durchaus Sinn machen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass damit Planungsarbeiten gefordert werden. Die Ergebnisse müssen analysiert und entsprechende Schlüsse gezogen werden, bevor allfällige Massnahmen umgesetzt werden können. Zwingend sind solche Arbeiten zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt abzustimmen. Ebenfalls ist darauf hinzuweisen, dass solche Untersuchungen externe Aufträge bedingen und zu erheblichen Kosten führen. Bei den Abklärungen aufgrund des politischen Vorstosses zum Lindenspitz sind Kosten von gegen 60'000 Franken angefallen. Weiter hat sich gezeigt, dass solche

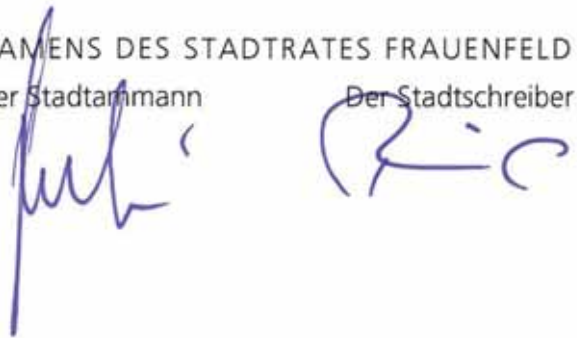
Studien einige Zeit beanspruchen. Der Stadtrat rechnet, sofern die Motion anfangs 2015 als erheblich erklärt wird, mit Vorliegen der Untersuchungen bis im Herbst 2015.

Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund der Erwägungen ist der Stadtrat bereit, eine Einbahnlösung noch vertiefter - als bereits im Richtplan Siedlung und Verkehr abgeklärt - zu untersuchen und beantragt Ihnen deshalb, die Motion für erheblich zu erklären.

Frauenfeld, 16. Dezember 2014

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtmann Der Stadtschreiber



Im Anhang

Motion: „Konzept für eine Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt“

Gemeinderäte Stefan Geiges (CVP), Michael Hodel (EVP) und Andreas Elliker (SVP)

Motion betreffend Konzept für eine Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt

Nachdem gleichlautende Motionen in den letzten fünf Jahren als nicht erheblich erklärt worden sind und sich in dieser Zeit wichtige Vorhaben zur Entlastung des Stadtzentrums zerschlagen haben, laden wir den Stadtrat erneut ein, dem Gemeinderat ein Konzept für eine durchgängige Einbahn-Verkehrsführung in der Frauenfelder Innenstadt zu unterbreiten.

Das Konzept soll im Besonderen aufzeigen:

- ob eine durchgängige Einbahn-Verkehrsführung zwischen dem Talbachplatz und dem Lindenspitz gemäss der dieser Motion zugrundeliegenden Planskizze grundsätzlich realisierbar ist;
- ob ein solches Einbahnkonzept unter der Bedingung, dass sich die Hauptachsen nicht überschneiden, zur gewünschten Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Verkehr führen kann.

Ausgangslage

Die Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr ist seit den 1980er-Jahren das Hauptthema in der Frauenfelder Verkehrsdebatte. In den 1990-er Jahren wurde die „Spezialkommission Kerntagente“ damit beauftragt. Sie erarbeitete in 20 Sitzungen das Stadtentlastungs-Projekt „F21“, das am 11. März 2007 von 51,6 Prozent der Stimmbevölkerung abgelehnt wurde.

Im Oktober 2012 hat der Stadtrat für die Stadtentwicklung die drei Schlüsselprojekte „Bahnhof Plus“, „Aufwertung Innenstadt“ und „Stadtentlastung Frauenfeld“ vorgelegt. Fast zeitgleich haben Mitglieder des Gemeinderates erneut angeregt, in der Vorstadt ein Einbahn-System zu etablieren, um als Sofortmassnahme die das gesamte Verkehrssystem in der Innenstadt belastenden Staus zu mildern. Zwei Vorstösse im Gemeinderat wurden vom Stadtrat zur Ablehnung empfohlen – mit dem Hinweis, bis 2013 eine bessere Verkehrsführung zu prüfen.

Zusicherungen in der Motionsbeantwortung vom 17. März 2009

Nachdem der Stadtrat gleichlautende Motionen wie diese seit 2009 als „verfrüht“ oder für den damals in Arbeit stehenden Verkehrsrichtplan als „präjudizierend“ beurteilte, stellte er am 17. März 2009 in seiner Antwort auf eine Motion klar, dass „eine vertiefte, detaillierte Untersuchung der vorgeschlagenen Lösung im Rahmen des Verkehrsrichtplans Sinn macht, aber zum heutigen Zeitpunkt wegen unklaren Rahmenbedingungen (Entlastungsstrasse usw.) verfrüht wäre“. An gleicher Stelle erwähnte der Stadtrat, „die Untersuchungen im Rahmen des Verkehrsrichtplans wurden (...) von Seiten der Stadt und Kanton zugesichert.“ Ergebnisse solcher Untersuchungen sind den Motionären allerdings bis heute nicht bekannt.

Unterschiedliche Bewertungen von Einbahn-Varianten

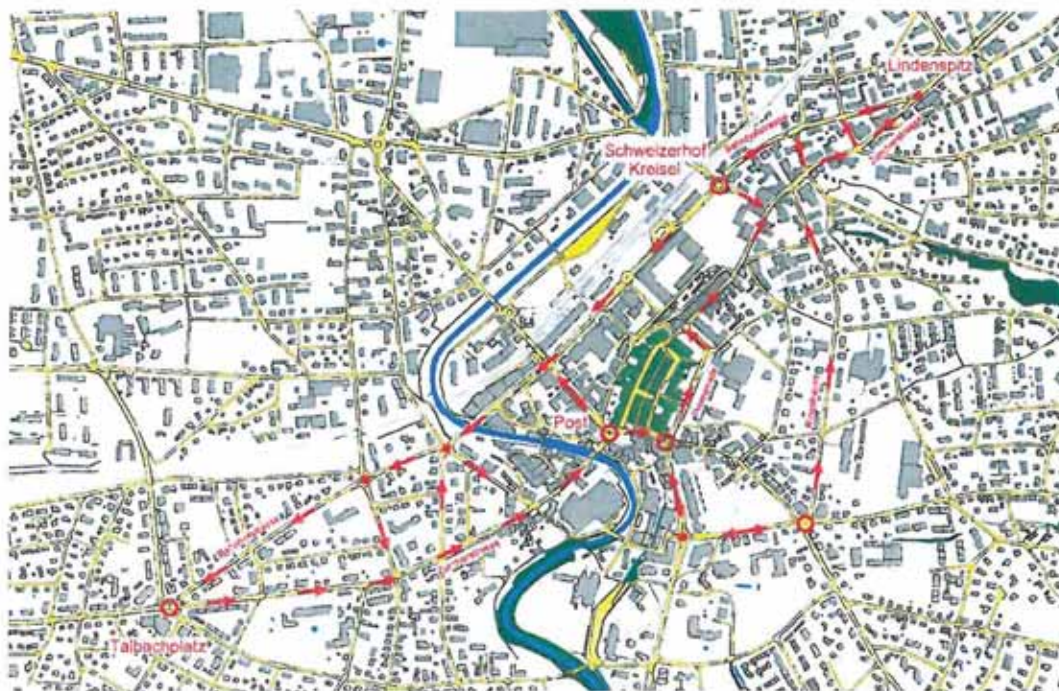
Bei der Bewertung von zwei Einbahn-Varianten kommt die Beratungsfirma „metron“ im Jahr 2010 zum Schluss, dass durch das Einbahnsystem eine Mehrbelastung der bereits heute überlasteten Bereiche, insbesondere des Rathausplatzes, beim Holdertor sowie dem Postplatz entstehen würden. Ausserdem sei eine Zunahme der Behinderung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Öffentlichen Verkehrs zu befürchten. Schliesslich entstünden erhebliche Umwegfahrten, und man müsste auch von tendenziell höheren Geschwindigkeiten ausgehen.

Wir teilen diese Einschätzungen mit Bezug auf unsere Variante nicht. In der „metron“-Betrachtung wird der Verkehr stadtauswärts von West nach Ost über die Ringstrasse und stadteinwärts von Ost nach West über die Zürcherstrasse (Vorstadt) geführt. Beide Fahrtrichtungen treffen beim Holdertor bzw. dem Postplatz zusammen, was tatsächlich zu einem Verkehrskollaps führen müsste.

Die von uns beantragte Variante sieht wie damals eine Auftrennung der Richtungsachsen auf Zürcherstrasse (stadtauswärts in Richtung Osten) und Bahnhofstrasse (stadteinwärts in Richtung Westen) vor, was das Stadtzentrum spürbar entlasten dürfte.

Antrag für einen Einbahnverkehr auf den bestehenden Verkehrsflächen

Wir laden den Stadtrat erneut ein, in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein rasch umsetzbares und wirksam werdendes Einbahn-Verkehrssystem in der Innenstadt zwischen dem Lindenspitz und dem Talbachplatz zu prüfen, dem Gemeinderat vorzulegen und dann umzusetzen. Als Zielvorgabe gilt der nachstehende Verkehrsstruktur-Plan.



Verkehrs-Struktur für ein durchgreifendes Einbahn-Verkehrsregime auf den Hauptachsen Zürcherstrasse und Bahnhofstrasse.

Elemente des Einbahn-Systems:

- **Stadtquerung von West nach Ost:** ab Talbachplatz über die Zürcherstrasse—Postplatz—Holdertorkreisel—Promenadenstrasse—Zürcherstrasse—Lindenspitz. Einbahnsystem auf zwei Spuren mit der Möglichkeit von Einspurbereichen.
- **Stadtquerung von Ost nach West:** Lindenspitz—Bahnhofstrasse—EKZ Kreisel—Murgplatz—Talbachplatz. Einbahnsystem auf zwei Spuren mit der Möglichkeit von Einspurbereichen.
- **Queranbindungen** durch die jeweiligen Querstrassen mit Rücksicht auf kreuzungsfreie Einmünder.

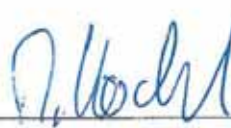
Besondere Aspekte des Einbahn-Systems

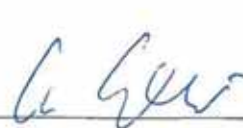
- Kreuzungsfreie, in der Regel zweispurige Einbahn-Strassen machen das Anhalten von Fahrzeugen weitgehend unnötig: Abbiegen bedeutet Ausfahren – und Einbiegen erfolgt im „Reissverschluss“-System.
- Gleichmässig fliessender Verkehr im innerstädtischen Bereich mit einer relativ tiefen Geschwindigkeit.
- Ein Einbahn-System erzeugt längere Wege, weil Umwege gefahren werden müssen. Das ist unschön, aber immer noch ökologischer als „Stop and Go“.
- Langsamverkehr: Velos und Fussgänger gewinnen durch diese Verkehrsführung mehr Sicherheit, weil die Kollisionsspuren entfallen. Beispiele (La-Chaux-de-Fonds, Solothurn u.a.) belegen dies.
- Busverkehr. Die Integration des Stadtbusses in dieses Regime stellt eine grosse Herausforderung dar. Sie scheint aber lösbar, wie andere Städte mit vergleichbaren Projekten bereits bewiesen haben.

Wir danken dem Stadtrat für eine wohlwollende, konstruktive Prüfung und beantragen ihm, diese Motion zu unterstützen und die Erheblicherklärung zu befürworten.

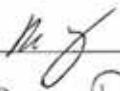
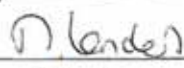
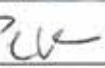
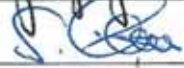
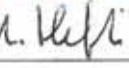
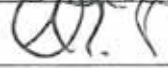
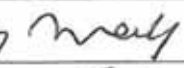
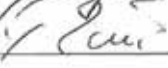
Frauenfeld, im September 2014


Stefan Geiges, CVP


Michael Hodel, EVP


Andreas Elliker, SVP

Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner

1	Pascal Frey 	2	
3	Denise Landert 	4	
5	Heinrich Christ 	6	
7	Adam Rammner 	8	
9	Kern Sandra	10	
11	Jürg Isen 	12	
13	Leuthold Stefan 	14	
15	Michael Hefti 	16	
17	Susanna Dreyer 	18	
19	Christoph Rege 	20	
21	Fredi Marty 	22	
23	Oliver Altmann 	24	
25	Ernst Rairi 	26	
27		28	
29		30	
31		32	
33		34	
35		36	
37		38	
39		40	